

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Image Problem Mailbox.**

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**



①9 BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENTAMT

⑫ Off nl gungsschrift  
⑩ DE 195 13 696 A 1

⑤1 Int. Cl. 8:  
H 02 J 7/14  
B 60 L 7/28  
B 60 L 11/00

②1 Aktenz ichen: 195 13 696.9  
②2 Anmeldetag: 11. 4. 95  
②3 Offenlegungstag: 17. 10. 96

DE 195 13 696 A 1

⑦1 Anmelder:  
Reichle, Alf, 88662 Überlingen, DE

⑦4 Vertreter:  
Weiß, P., Dipl.-Forstwirt, Dr.rer.nat., Pat.-Anw., 78234 Engen

⑦2 Erfinder:  
gleich Anmelder

⑤6 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit  
in Betracht zu ziehende Druckschriften:

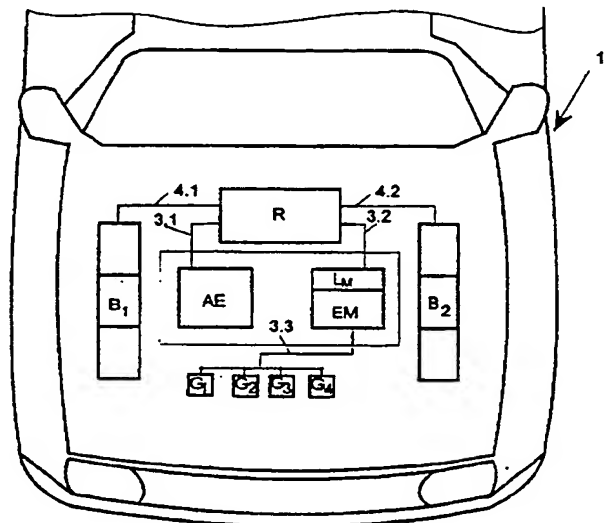
DE 43 31 569 A1  
DE 41 16 899 A1  
US 46 89 531  
US 39 72 380  
WO 89 05 244 A1

PHILIPPOW, Eugen: Grundlagen der Elektrotechnik,  
8. Aufl., 1988, Dr. Alfred Hüthig Verlag, Heidelberg,  
S. 273, 274;

Wirbelstrombremse für die New Sanyo Linie. In:  
Glas. Ann. 92, 1968, H. 9, September, S. 276;

⑤4 Verfahren zum Laden von zumindest einem Batterieset

⑤7 Bei einem Verfahren zum Laden von zumindest einem  
Batterieset (B1, B2) eines elektrisch betriebenen Fahrzeuges  
(1) soll der mindestens eine Batterieset (B1, B2) wahlweise  
oder gleichzeitig beim Betrieb des Fahrzeuges geladen  
werden.



DE 195 13 696 A 1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

BUNDESDRUCKEREI 08. 96 602 042/133

8/28

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Laden von zumindest einem Batterieset eines elektrisch betriebenen Fahrzeuges, sowie eine Vorrichtung zum Durchführen des Verfahrens.

In jedem Auto wird die Autobatterie aufgeladen, wobei diese hauptsächlich motorbetriebenen, insbesondere ottomotorbetriebenen Fahrzeuge Stromerzeuger, insbesondere Lichtmaschinen, aufweisen, welche die Batterien laden können. Dabei sind diese Lichtmaschinen so ausgelegt, daß sie im Betrieb des Motors die Batterie aufladen können, jedoch unter Last das Aufladen der Batterie verringert wird.

Ferner sind Elektrofahrzeuge bekannt, bei denen große und schwere Batteriesets vorhanden sind, die durch ein Netz lange aufgeladen werden müssen. Solche Batteriesets in dieser herkömmlichen Form haben den Nachteil, daß sie besonders schwer sind und somit eine Konstruktion des Fahrzeuges erheblich beeinflussen. Dabei muß der Antrieb besonders stark für ein größeres Fahrzeuggewicht ausgelegt sein.

Meist handelt es sich zudem um Elektrofahrzeuge, die nur für äußerst geringe Strecken geeignet sind, d. h., deren Reichweite sehr begrenzt ist.

Der vorliegenden Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde ein besonders zum Aufladen von Batteriesets geeignetes Verfahren sowie eine Vorrichtung dazu zu schaffen, welche die oben genannten Nachteile beseitigen, und bei denen ein Ladefahrzeug geschaffen wird, das die Betriebsdauer eines elektrisch betriebenen Fahrzeuges erheblich erhöht.

Zur Lösung dieser Aufgabe führt, daß der mindestens eine Batterieset wahlweise oder gleichzeitig beim Betrieb des Fahrzeuges geladen wird.

In einem bevorzugten Ausführungsbeispiel der vorliegenden Erfindung sind beispielsweise mehrere Batterien zu einem Batterieset zusammengefaßt. Dabei können mehrere Sets in einem Fahrzeug integriert sein. Um ein gleichzeitiges Laden und eine Stromentnahme zu ermöglichen, sind mehrere Batteriesets vorgesehen, die über entsprechende Regler gemeinsam oder wahlweise aufgeladen werden können.

In einem Fahrzeug ist ein elektrischer Antrieb vorgesehen, der dieses in Bewegung setzt. Der elektrische Antrieb wird über Batteriesets gespeist. Ferner ist ein Elektromotor vorgesehen, der mit einer Lichtmaschine bzw. mit einem Stromerzeuger verbunden ist sowie mit einem Regler in Verbindung steht, an den die Batteriesets angeschlossen sind. Der Regler ermöglicht das wahlweise Aufladen der Batteriesets, wobei jedoch auch ein gleichzeitiges Aufladen der Batteriesets möglich ist.

Ferner ist an diesen Regler auch der elektrische Antrieb angeschlossen, der durch diesen Regler geschaltet und von den Batteriesets betrieben wird. Während der elektrische Antrieb in Betrieb gesetzt wird, besteht die Möglichkeit, über den Regler ein oder mehrere Batteriesets zuzuschalten, um die elektrische Antriebsleistung entsprechend zu erhöhen.

Der Elektromotor wird von einer Mehrzahl von Generatoren angetrieben, die an jedem Rad bzw. an jeder Achse der Räder des Fahrzeuges angeordnet sind und während der Fahrt zusätzlich Strom an den Elektromotor abgeben. Dort wird die Lichtmaschine zur Erzeugung eines Ladestroms angetrieben.

In einem weiteren Ausführungsbeispiel der vorliegenden Erfindung ist daran gedacht, über Wirbelstrombremsen, die in dem Fahrzeug vorgesehen sind, zusätz-

lich Strom beim Bremsen zu erzeugen, der zum Aufladen von zumindest einem Batterieset verwendet werden kann. Dabei sind die Wirbelstrombremsen an einem Regler des Elektromotors angeschlossen. Der Strom wird vom Regler dem Elektromotor zugeführt, der wiederum zumindest einen Stromerzeuger antreibt, der mit zumindest einem Regler verbunden ist. Jedem Stromerzeuger des Elektromotors ist ein Regler zugeordnet, die dann an die Batteriesets angeschlossen sind. Die Regler der Stromerzeuger stehen über eine Leitung direkt mit den Batteriesets in Verbindung, so daß ein gleichzeitiges Aufladen beider Batteriesets möglich ist.

Eine besonders wirkungsvolle Ausgestaltung der Erfindung ist dann gegeben, wenn die Regler der Stromerzeuger mit dem Regler der Antriebseinheit verbunden sind, wobei dadurch ein Regeln des Ladevorgangs exakt steuerbar ist.

Ebenfalls ist der Regler des Elektromotors mit dem Regler der Antriebseinheit über eine Signalleitung verbunden.

Im Rahmen der Erfindung sollen jedoch auch andere Möglichkeiten neben der Wirbelstrombremse liegen, um dem System Energie zuzuführen. Es ist daran gedacht, daß beispielsweise über Solarzellen, die ggfs. auf dem Dach angebracht sein können, Energie dem Elektromotor und damit den Stromerzeugern zugeführt werden kann, wobei hier wieder ein Ladestrom für entsprechende Batterien erzeugt wird.

Ein weiterer Vorteil der vorliegenden Erfindung ist, daß im Betrieb des elektrischen Antriebes eine Batterie entladen wird und weitere Batteriesets dazugeschaltet werden können, um die benötigte Leistung zu kompensieren, wobei über beispielsweise die Wirbelstrombremsen ein entladener Batterieset geladen werden kann. Sind alle Batteriesets entladen, so gibt es die Möglichkeit, den Antriebsmotor anstelle des elektrischen Antriebs dazuschalten und das Fahrzeug somit zu bewegen. Dabei können über die Lichtmaschine des Elektromotors, insbesondere durch den Stromerzeuger, die Batteriesets wieder aufgeladen werden.

Durch diese Möglichkeit kann das Fahrzeug sehr weite Strecken zurücklegen, wobei beispielsweise im Stadtbereich, in Wohngebieten bei geringen und sehr niedrigen Geschwindigkeiten der elektrische Antrieb sehr sparsam, leise und umweltfreundlich ist.

Weitere Vorteile, Merkmale und Einzelheiten der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung bevorzugt an Ausführungsbeispielen sowie anhand der Zeichnung; diese zeigt in

Fig. 1 eine blockschaltbildliche Darstellung eines erfindungsgemäßen Batterieladefahrzeugs;

Fig. 2 eine blockschaltbildliche Darstellung eines weiteren Ausführungsbeispiels des Batterieladefahrzeugs.

Gemäß Fig. 1 weist eine erfindungsgemäße Batterieladefahrvorrichtung, insbesondere für elektrobetriebene Fahrzeuge, einen elektrischen Antrieb AE, auf. Dieser Antrieb ist in einem Fahrzeug 1 integriert und kann dieses über hier nicht gezeigte Antriebsselemente antreiben.

Der elektrische Antrieb AE ist an einen Regler R über eine Leitung 3.1 angeschlossen. Neben dem elektrischen Antrieb AE ist ein Elektromotor EM mit einer Lichtmaschine LM angeordnet, die im Betrieb als Generator wirkt, um zusätzlich Strom bzw. Spannung abzugeben. Die Lichtmaschine LM des Elektromotors EM ist über eine Leitung 3.2 ebenfalls mit dem Regler R verbunden. Dabei wird der Elektromotor EM, um die Lichtmaschi-



ne LM anzutreiben, über Generatoren G1—G4 angetrieben, die jeweils einem Rad bzw. einer Achse des Fahrzeugs 1 zugeordnet sind und während der Fahrt angetrieben werden. Die Generatoren G1—G4 speisen über eine Leitung 7.3 den Elektromotor EM, der die stark ausgelegte Lichtmaschine LM zur Stromerzeugung antreibt. Die Generatoren G1—G4 sind während der Fahrt durch Drehen der Achse oder des Rades immer in Betrieb.

An den Regler R schließen sich Leitungen 4.1 und 4.2 an, die jeweils zu einem Batterieset B<sub>1</sub>, B<sub>2</sub> führen.

Das Batterieset B<sub>1</sub>, B<sub>2</sub> kann aus mehreren hintereinander oder parallel geschalteten einzelnen wiederaufladbaren Batterieblöcken bestehen, die so ausgelegt sind, daß sie den elektrischen Antrieb AE mit ausreichender Energie speisen.

Dabei können diese Batteriesets B<sub>1</sub> und B<sub>2</sub> gleichzeitig oder abwechselnd, je nach Schaltung des Reglers R, den elektrischen Antrieb AE des Fahrzeuges 1 durchaus eine gewisse Zeit antreiben, so daß das Fahrzeug 1 in der Lage ist, eine bestimmte Zeit mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten elektrisch betrieben zu fahren.

Es liegt auch im Rahmen der Erfindung, daß diese Batteriesets B<sub>1</sub> und B<sub>2</sub> beispielsweise nachts über das zentrale Stromversorgungsnetz mittels eines Ladegeräts aufgeladen werden können.

Fährt das Fahrzeug 1, so wird über die stark ausgelegte Lichtmaschine LM des Elektromotors EM über die Leitung 3.2 und über den Regler R eine Verbindung zu Batterieset B<sub>1</sub> und/oder zu Batterieset B<sub>2</sub> hergestellt, so daß der eine oder der andere Batterieset oder beide gleichzeitig über die Lichtmaschine LM während der Fahrt aufgeladen werden können. Auch wenn beispielsweise durch Scheinwerfer od. dgl. Strom benötigt wird, ist die Lichtmaschine LM so ausgelegt, daß diese trotzdem noch in der Lage ist, entweder den Batterieset B<sub>1</sub> oder B<sub>2</sub> oder beide gleichzeitig aufzuladen.

Der elektrische Antriebsmotor AE kann beispielsweise von dem Batterieset B<sub>1</sub> über die Leitung 4.1 und über den Regler R, aber auch über die Leitung 4.2 von dem Batterieset B<sub>2</sub> angetrieben werden. Ist eine hohe Antriebsleistung erforderlich, so besteht die Möglichkeit, den elektrischen Antrieb AE über beide Batteriesets B<sub>1</sub>, B<sub>2</sub> gleichzeitig anzutreiben. Beim Fahren des Fahrzeuges 1 mittels des elektrischen Antriebs AE wird der Batterieset B<sub>1</sub> und/oder B<sub>2</sub> entladen.

Dieser Antrieb eignet sich nicht nur für den im Stadtverkehr, wo bei geringen Geschwindigkeiten der elektrischer Antrieb AE durchaus kostengünstiger und wirtschaftlicher arbeiten kann und vor allen Dingen umweltfreundlicher ist. Gerade auch in Wohnvierteln und in Stadtbereichen bietet sich der elektrische Antrieb AE an, da dieser auch besonders leise und umweltfreundlich ist.

In einem weiteren Ausführungsbeispiel der Erfindung ist das Batterieladeverfahren gemäß Fig. 2 erweitert. Dabei besteht hier die Möglichkeit, einen Großteil der Energie, die beispielsweise durch Bremsen des Fahrzeuges 1 verloren geht, zu nutzen. Dabei sind ggfs. alle Bremsen des Fahrzeuges 1 als Wirbelstrombremsen ausgelegt, wobei die Wirbelstrombremsen eine hohe Spannung abgeben, die über Energiewandler, Kondensatoren und dgl. zu einer niedrigen Spannung umgewandelt werden kann. Von ggfs. mehreren Wirbelstrombremsen W<sub>1</sub>, W<sub>2</sub>, die über Leitungen mit einem Regler REM mit integrierten Spannungs- und Stromwandler verbunden sind, besteht die Möglichkeit, über diesen Regler REM beispielsweise einen Elektromotor EM.1 zu

betreiben, der eine oder mehrere Stromerzeuger L<sub>1</sub>, L<sub>2</sub> antreibt. Von diesen führt eine Leitung 6.1 und 6.2 zu Reglern R<sub>1</sub> und R<sub>2</sub>. Diese Regler R<sub>1</sub> und R<sub>2</sub> sind jeweils mit den Batteriesets B<sub>1</sub> und B<sub>2</sub> verbunden und können ggfs. die Batteriesets B<sub>1</sub>, B<sub>2</sub> aufladen.

Zwischen dem Regler R<sub>1</sub> und dem Regler R<sub>2</sub> besteht eine Verbindungsleitung 7, welche die Aufgabe hat, sollte beispielsweise einer der Batteriesets B<sub>1</sub> und B<sub>2</sub> nicht aufgeladen werden, die Leitung 6.1 oder 6.2 auf die Leitung 7 zu schalten, so daß die zusätzlich von dem Stromerzeuger L<sub>1</sub> oder L<sub>2</sub> abgegebene Energie an den anderen Batterieset B<sub>1</sub> oder B<sub>2</sub> zum Aufladen abgegeben werden kann.

Durch eine entsprechende Schaltung wird ermöglicht, daß über den Regler REM der durch Wirbelstrombremsen W<sub>1</sub>, W<sub>2</sub> induzierte Strom einen Elektromotor EM.1 antreibt, der beispielsweise über Keilriemen und sonstige Antriebseinrichtungen zumindest einen Stromerzeuger L<sub>1</sub> und/oder L<sub>2</sub> antreibt. Ausgehend von dem Stromerzeuger L<sub>1</sub>, der über die Leitung 6.1 mit dem Regler R<sub>1</sub> verbunden ist, besteht die Möglichkeit, über diesen den Batterieset B<sub>1</sub> aufzuladen. Wird aber gerade dieser Batterieset B<sub>1</sub> zum Antreiben des elektrischen Antriebes AE verwendet, so kann der Regler R<sub>1</sub> diesen Ladestrom über die Leitung 7 zusätzlich dem Regler R<sub>2</sub> bzw. dem Batterieset B<sub>2</sub> zukommen lassen.

Damit Regler R, R<sub>1</sub>, R<sub>2</sub> und REM Steuermeßsignale empfangen bzw. abgeben können, sind diese über Signalleitungen 8, 8.1, 8.2 miteinander verbunden. So kann der Regler REM bei gleichzeitiger Belastung der Batteriesets B<sub>1</sub> und B<sub>2</sub> durch den Regler R über die Signalleitung 8 die Stromzufuhr zum Laden der Batteriesets B<sub>1</sub>, B<sub>2</sub> über die Stromerzeuger L<sub>1</sub> und L<sub>2</sub> ausschalten.

Ferner ist der Regler R über die Signalleitung 8.1 mit dem Regler R<sub>1</sub> verbunden, so daß der Regler R<sub>1</sub> in Abhängigkeit von R zugeschaltet werden kann, sollte der Batterieset B<sub>1</sub> geladen werden. Ist dies nicht der Fall, so gibt Regler R ein entsprechendes Signal an den Regler R<sub>1</sub> ab, so daß die Leitung 6.1 mit der Leitung 7 überbrückt wird und der von dem Stromerzeuger L<sub>1</sub> erzeugte Strom unmittelbar dem Regler R<sub>2</sub> und eventuell somit dem Batterieset B<sub>2</sub> zugeführt wird. Gleiches gilt für den Regler R<sub>2</sub>, der ebenfalls über die Signalleitung 8.2 mit dem Regler R verbunden ist.

Diese Anordnung gestattet, daß während der Fahrt auf unterschiedliche Weise mittels der Generatoren G1—G4 und/oder dem Wirbelstromkreis W<sub>1</sub>—W<sub>2</sub> eine Spannung bzw. ein Strom zusätzlich erzeugt wird, der dazu verwendet werden kann, die Batteriesets B<sub>1</sub> und/oder B<sub>2</sub> mittels einer Schaltung aufzuladen, um das elektrisch betriebene Fahrzeug 1 in dieser Weise länger zu betreiben.

#### Patentansprüche

1. Verfahren zum Laden von zumindest einem Batterieset eines elektrisch betriebenen Fahrzeuges, dadurch gekennzeichnet, daß der mindestens eine Batterieset wahlweise oder gleichzeitig beim Betrieb des Fahrzeuges geladen wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der aus mindestens einer Batterie bestehende Batterieset von einem Stromerzeuger eines Elektromotors geladen wird, wobei der Elektromotor von Generatoren gespeist wird.
3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß ein mit dem Stromerzeuger des Elektromotors verbundener Regler mit zumindest ei-

nem Batterieset verbunden und dieser über den Regler aufgeladen wird.

4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Regler einen elektrischen Antrieb mit Strom aus zumindest einem Batterieset versorgt, wenn der elektrische Antrieb in Betrieb gesetzt wird, wobei ein nicht unter Last stehender Batterieset gleichzeitig von einem weiteren Stromerzeuger aufgeladen wird.

5. Verfahren nach Anspruch 3 und 4, dadurch gekennzeichnet, daß über den Regler alle Batteriesets ggfs. zum Betreiben des elektrischen Antriebes zugeschaltet werden.

6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß bei dem elektrisch und/oder motorbetriebene Fahrzeug eine Stromerzeugung von zumindest einer Wirbelstrombremse zum zusätzlichen Aufladen der Batteriesets genutzt wird.

7. Verfahren nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß der an der Wirbelstrombremse erzeugte Strom einen Elektromotor antreibt, der wiederum zumindest einen Stromerzeuger betreibt, der jeweils mit einem Regler verbunden sind, und der Strom über die Regler zum Aufladen an die Batteriesets abgegeben wird.

8. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Regler der Batteriesets im Zusammenwirken mit dem Regler des elektrischen Antriebes wahlweise das Aufladen der Batteriesets ermöglichen.

9. Verfahren nach Anspruch 7 oder 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Regler der Batteriesets miteinander verbunden werden, um ein wahlweises Aufladen der Batteriesets zu erlauben.

10. Vorrichtung zum Laden von zumindest einem Batterieset ( $B_1$ ,  $B_2$ ) eines elektrisch betriebenen Fahrzeuges (1), dadurch gekennzeichnet, daß zumindest ein Batterieset ( $B_1$ ,  $B_2$ ) einem elektrischen Antrieb (AE) zugeordnet ist.

11. Vorrichtung nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß der elektrische Antrieb (AE) über eine Leitung (3.1) mit einem Regler (R) verbunden ist.

12. Vorrichtung nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß an den Regler (R) ein Elektromotor (EM) mit einem Stromerzeuger ( $L_M$ ) angeschlossen ist, wobei der Stromerzeuger ( $L_M$ ) mit dem Regler (R) über eine Leitung (3.2) verbunden ist.

13. Vorrichtung nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, daß an den Elektromotor (EM) über eine Leitung (3.3) eine Mehrzahl von Generatoren ( $G_1$ ,  $G_2$ ,  $G_3$ ,  $G_4$ ) angeschlossen sind, die von Rädern und/oder Achsen des Fahrzeuges (1) betrieben werden.

14. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 11 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß mit dem Regler (R) der zumindest eine Batterieset ( $B_1$ ,  $B_2$ ) über Leitungen (4.1, 4.2) verbunden ist.

15. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 12 bis 14, dadurch gekennzeichnet, daß der Regler (R) wahlweise oder gleichzeitig einen von dem Stromerzeuger ( $L_M$ ) erzeugten Strom an den Batterieset ( $B_1$  und/oder  $B_2$ ) als Ladestrom abgibt.

16. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 12 bis 15, dadurch gekennzeichnet, daß zum Betreiben des elektrischen Antriebes (AE) der Regler (R) Strom

von zumindest einem Batterieset ( $B_1$ ,  $B_2$ ) an den elektrischen Antrieb (AE) weiterleitet.

17. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 10 bis 16, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest eine Wirbelstrombremse ( $W_1$ ,  $W_2$ ) mit einem Regler (REM) verbunden ist, wobei der Regler (REM) mit einem Elektromotor ( $EM_1$ ) in Verbindung steht.

18. Vorrichtung nach Anspruch 17, dadurch gekennzeichnet, daß der Elektromotor ( $EM_1$ ) zumindest einen Stromerzeuger ( $L_1$ ,  $L_2$ ) antreibt, der über zumindest eine Leitung (6.1, 6.2) mit zumindest einem Regler ( $R_1$ ,  $R_2$ ) an zumindest einem Batterieset ( $B_1$ ,  $B_2$ ) verbunden ist.

19. Vorrichtung nach Anspruch 18, dadurch gekennzeichnet, daß der Regler (1) über eine Leitung (7) mit dem Regler ( $R_2$ ) verbunden ist.

20. Vorrichtung nach Anspruch 18 und 19, dadurch gekennzeichnet, daß der Regler ( $R_1$ ) über eine Signalleitung (8.1) mit dem Regler (R) und der Regler ( $R_2$ ) über eine Signalleitung (8.2) ebenfalls mit dem Regler (R) in Verbindung steht.

21. Vorrichtung nach wenigstens einem der Ansprüche 12 bis 20, dadurch gekennzeichnet, daß der Regler (R) über eine Signalleitung (8) mit dem Regler (REM) verbunden ist.

22. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 10 bis 21, dadurch gekennzeichnet, daß der von Wirbelstrombremsen ( $W_1$ ,  $W_2$ ) erzeugte Strom über den Elektromotor (EM) und zumindest einen Stromerzeuger ( $L_1$ ,  $L_2$ ) entweder dem Batterieset ( $B_1$ ) und/oder dem Batterieset ( $B_2$ ) als Ladestrom zuführbar ist.

23. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 10 bis 22, dadurch gekennzeichnet, daß der Batterieset ( $B_1$ ,  $B_2$ ) aus wenigstens einem Batterieblock besteht.

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

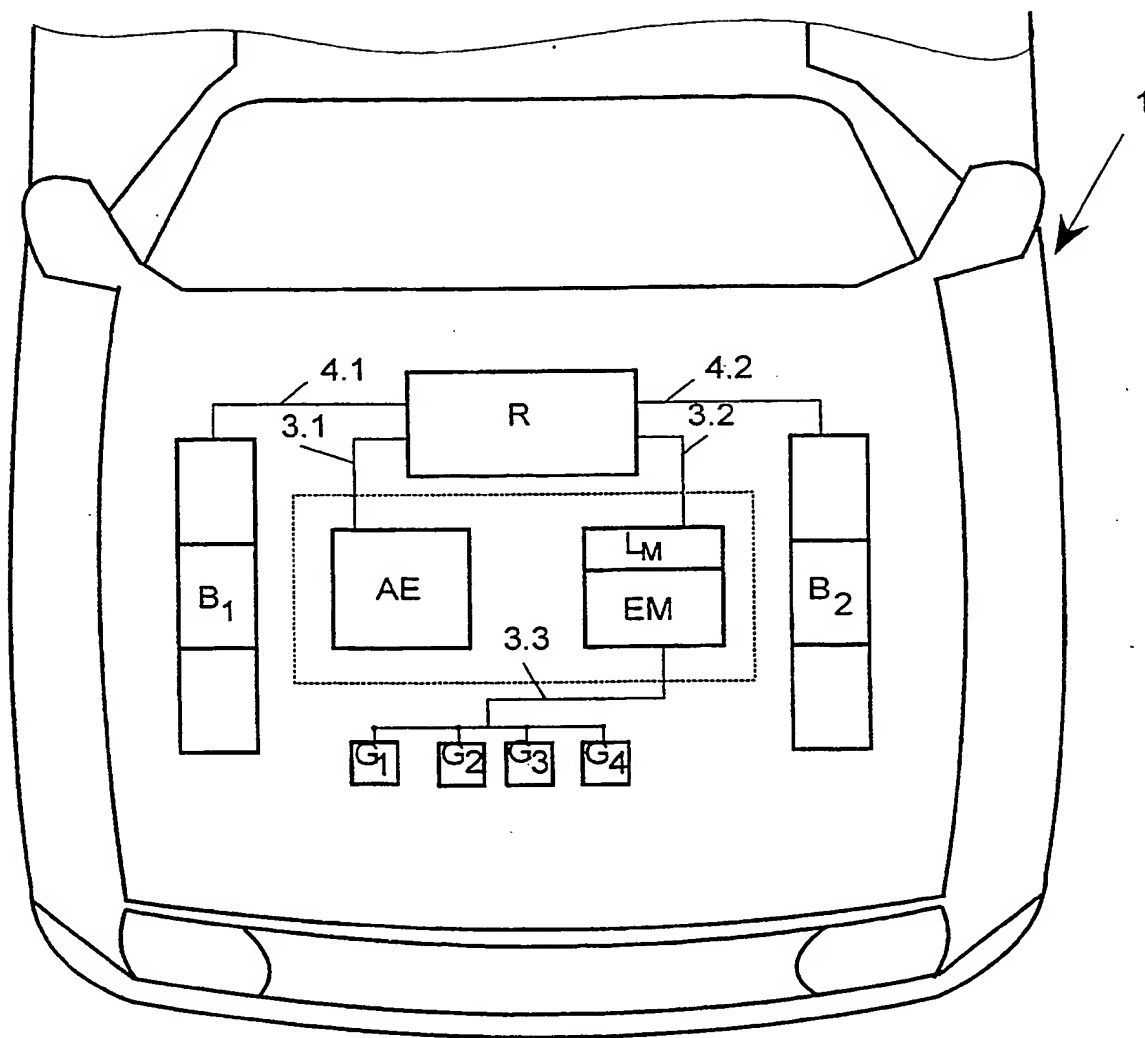


Fig. 1

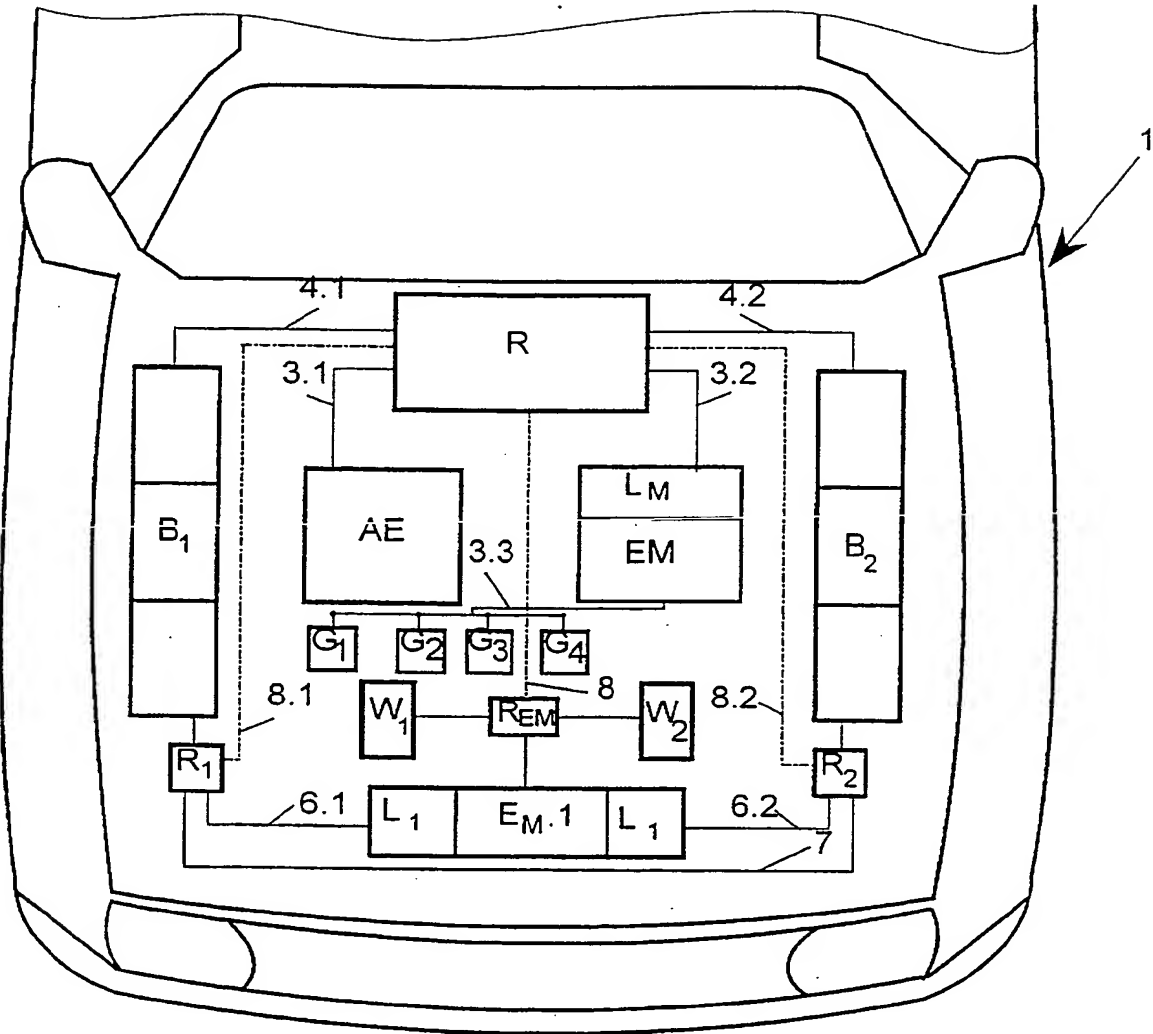


Fig. 2